

# IL TRAGICO INCIDENTE AEREO CHE CAUSO' LA MORTE DEL MARESCIALLO DELL'ARIA ITALO BALBO

L'abbattimento per "*fuoco amico*" sul cielo di Tobruk del  
28 Giugno 1940

Francesco Mattesini



**A destra Il maresciallo dell'Aria Italo Balbo Governatore e Comandante delle Forze Armate della Libia. Al centro il Capo del Governo italiano Benito Mussolini, a sinistra il Segretario del Partito Nazionale Fascista Achille Starace.**

## **La situazione militare in Libia all'inizio della guerra**

Le forze terrestri italiane della Libia all'atto della dichiarazione di guerra, il 10 giugno 1940-XVIII, consistevano in due Armate, la 10<sup>a</sup> in Tripolitanea con tre Corpi d'Armata (10°, 20° e 23°) al comando del generale Italo Gariboldi, e la 5<sup>a</sup> in Cirenaica con due Corpi d'Armata (21° e 22°) al comando del generale Mario Berti. Erano disponibili, su un totale di quattordici divisioni dodici nazionali e due libiche,

236.000 soldati, 1.427 cannoni, 339 carri armati leggeri L.3, 8.039 automezzi, mentre l'Aeronautica disponeva di 306 aerei, tra cui i nuovi bombardieri S. 79, che però erano privi di filtri antisabbia. Mancavano alle forze terrestri i mezzi di locomozione per la guerra nel deserto e scarseggiavano gli armamenti e le scorte. Date le condizioni di precaria organizzazione, ritenute di palese inferiorità di fronte a quelle della coalizione franco-britannica, era stato deciso di tenere strettamente l'atteggiamento difensivo su entrambi i fronti: quello con l'Egitto e quello con la Tunisia, quest'ultimo considerato il più minaccioso, poiché si riteneva probabile che i francesi potessero concentrarvi in breve tempo circa 7 – 8 divisioni. Ma era una stima irrealistica, assai sopravvalutata.

Dopo pochi giorni apparve, invece, che la maggiore attività bellica del nemico avveniva nella zona di confine libico-egiziano, come denunciò il 14 giugno il maresciallo dell'Aria Italo Balbo, Governatore e Comandante in Capo delle Forze Armate della Libia, famoso aviatore degli anni '30. L'uomo che per le sue due trasvolate atlantiche, con impiego a massa degli idrovolanti, tanto prestigio aveva dato all'Italia Paese in un momento in cui tra le grandi nazioni si faceva a gare nel gareggiare con l'aviazione.



**Due idrovolanti Savoia Marchetti S.55 X. Fu con questi velivoli che l'allora generale Italo Balbo, Ministro dell'Aeronautica, effettuò in formazione le sue famose trasvolate atlantiche nell'America meridionale in Brasile, a Rio de Janeiro, e negli Stati Uniti a Chicago, la prima con 12 velivoli nel dicembre 1930, la seconda con 24 velivoli nell'agosto 1933.**



**Sopra, Italo Balbo, dopo il volo senza scalo fino a Chicago, fu accolto come un trionfatore, e gli fu dedicata una strada. Sotto a New York, da dove, dopo altri entusiasmanti festeggiamenti, gli idrovolanti decollarono per il volo di ritorno in Italia.**



Balbo avanzò allo Stato Maggiore Generale (Stamage), il Comando Supremo delle Forze Armate italiane, la proposta di trasferire elementi e materiali dalla Tripolitania al confine dell'Egitto. Ma faceva anche rilevare che in quel momento poteva spostare soltanto un minimo di forze, mentre una manovra su vasta scala, data la distanza di 1.800 km tra la Tripolitania e il confine orientale della Cirenaica, aggiunto alla deficienza di automezzi e carburante, nonché alla crisi idrica in Marmarica (il deserto della Cirenaica orientale e occidentale dell'Egitto) aggravata dalla mancanza di autobotti, non era praticamente attuabile.

Sarebbe stata intenzione di Balbo occupare il ciglione di Sollum, come progettato nell'anteguerra, ma l'impresa non era autonomamente realizzabile *“in seguito ad esplicito ordine di restare sulla difensiva”*. Inoltre il maresciallo, essendo mal servito dal suo servizio informazioni, riteneva erroneamente che i britannici disponessero in Egitto di una divisione corazzata [la 7<sup>a</sup>] con ben 360 tra carri armati medi e autoblindo, contro i quali nulla potevano i fucili e le mitragliatrici delle sue truppe, ma affermò anche *“tuttavia non molleremo e faremo miracoli”*.<sup>1</sup>



**Sollum durante la guerra.**

Il 20 giugno, il maresciallo Balbo fece sapere al maresciallo Pietro Badoglio, Capo dello Stato Maggiore Generale (Stamage), il Comando Supremo delle Forze Armate italiane, che i suoi carri d'assalti tipo L 3 erano *“ormai vecchi ed armati solo di mitragliatrici”*, e che il fuoco delle mitragliatrici britanniche da 13,7 mm che li crivellavano *“passavano allegramente la corazza”*. Aggiungeva che da parte italiana non vi erano autoblindo e né mezzi anticarri per esercitare un efficiente contrasto; mancavano munizioni, ed il combattimento assumeva *“il carattere della carne contro*

---

<sup>1</sup> Archivio Ufficio Stato Maggiore Esercito Ufficio Storico, *Campagna dell'Africa Settentrionale 1940-43*.

*il ferro*". Pertanto, il maresciallo proponeva al Comando Supremo di richiedere alla Germania *"una cinquantina dei loro magnifici carri armati ed altrettanto autoblindo (senza personale)"*, con i quali si sarebbe avuto *"la punta di acciaio dell'offensiva che vogliamo condurre contro l'Egitto"*, con l'intenzione di raggiungere *"il Canale di Suez"*, parallelamente allo sbarco dei tedeschi in Inghilterra, previsto per il 15 luglio.<sup>2</sup>



**I piccoli carri armati leggeri veloci L.3, che erano insufficientemente armati e scarsamente protetti, e automezzi italiani in Libia. Nell'immagine l'L.3 guasto è trainato da un'altro carro.**

Il 21 giugno, il Capo del Governo Benito Mussolini, nell'imminenza dell'armistizio con la Francia, approvò l'invasione dell'Egitto, *"senza preoccuparsi di eventuali conseguenze di ordine politico"*, e pertanto era richiesto a Balbo quale fosse il materiale che gli serviva per il compimento dell'impresa. Lo stesso giorno il maresciallo, alquanto soddisfatto, chiedeva *"un migliaio di automezzi, un centinaio di autobotti, batterie anticarro e contraeree, carri armati medi, materiale di collegamento"*.<sup>3</sup>

---

<sup>2</sup> *Ibidem.*

<sup>3</sup> Quello stesso 21 giugno, il maresciallo Balbo sollevò un'altra questione, con una giusta recriminazione. Egli richiamò l'attenzione del Capo del Comando Supremo su un bombardamento effettuato in mattinata su Bardia da navi britanniche, sostenendo ironicamente: *"Se si va in cerca della flotta inglese est positivo che in questi mari est largamente rappresentata. Il maresciallo Pietro Badoglio rispose due giorni dopo in modo alquanto seccato, giustificando l'inattività della flotta italiana affermando: "Situazione reciproca forze navali Mediterraneo est ben nota et attentamente seguita da me e da Cavagnari [Capo di S.M. della Marina]. Di fronte a due nostre navi da battaglia ve ne sono undici franco-inglesi. Andarle a cercare est piuttosto difficile".* L'indomani, 22 giugno, in seguito alla rinnovata presenza di una squadra navale britannica avvistata



**Carri leggeri britannici della 7<sup>a</sup> Divisione corazzata in movimento al confine fra l'Egitto e la Cirenaica il 2 agosto 1940.**

Frattanto l'armistizio stipulato con la Francia, firmato a Roma il 24 giugno, stava cambiando la situazione, poiché scompariva la minaccia alla frontiera della Tunisia, e permetteva lo spostamento di parte delle truppe della 10<sup>a</sup> Armata dalla Tripolitania in Cirenaica. A Balbo fu ordinato “*di concentrare la sua attenzione alla frontiera orientale*”, come gli comunico il 25 giugno il maresciallo Pietro Badoglio, Capo dello Stato Maggiore Generale, che poi il successivo 28 giugno aggiungeva:<sup>4</sup>

---

presso le coste della Cirenaica, e facendo presente di aver mandato sul nemico una formazione aerea da bombardamento, Balbo ribatteva: *Avrei intenzione di non logorare mie forze aeree per sorvegliare navi inglesi in questo mare che è abbandonato da Regia Marina*”. Gli fu risposto il 25 giugno da Badoglio: “*Se navi inglesi ti bombardano intervieni con l'aviazione. Se passano al largo risparmi tua aviazione*”. Cfr., Archivio Stato Maggiore Esercito Ufficio Storico, *Diario Storico del Comando Supremo*, cartella 1445.

<sup>4</sup> Il maresciallo Badoglio trasmise a Balbo che gli avrebbe mandato con un prossimo convoglio settantadue carri armati medi M.11, da 11 tonnellate e cannone da 37 mm, che definì “*sono magnifici*” (vedi Francesco Mattesini, *Punta Stilo*, in Accademia EDU).<sup>4</sup> Nessuno immaginava cosa sarebbe successo quanto, nel dicembre 1940, l'M.11 e il più moderno M.13, di 13 tonnellate e cannone da 47 mm, questi ultimi inviati in Libia nell'autunno, si sarebbero trovati a dover competere in combattimento con i carri britannici Matilda, da 26 tonnellate, della 7<sup>a</sup> Divisione corazzata, armati con cannone da 40 mm, arrivati in settembre in Egitto con un convoglio partito dalla Gran Bretagna, effettuando il periplo dell'Africa. I Matilda, per le truppe italiane, prive di adeguato armamento controcarro e che furono travolte a Sidi el Barrani perdendo poi in una serie di

*“Tutti gli automezzi saranno concentrati ad est. Sia fatto di tutto per essere pronti per il 15 luglio”.*

Un giorno che Balbo non avrebbe visto, perché verso la fine di giugno il maresciallo si era trovato ad affrontare un'altra questione, che gli sarebbe stata fatale.

### **La minaccia delle autoblindo britanniche al confine della Cirenaica**

All'inizio della guerra, sebbene i britannici si fossero trovati in Egitto in condizioni di netta inferiorità nei confronti delle forze armate italiane, potendo disporre di sole due divisioni (7<sup>a</sup> corazzata e 4<sup>a</sup> Fanteria indiana, più reparti sfusi) con 36.000 uomini al comando del generale Archibald Wavell, essi agendo con la proverbiale aggressività che li contraddistingue, adottarono tattiche offensive efficaci sia in cielo sia in terra. Potendo disporre di numerose autoblindo veloci, fin dal primo giorno di guerra, 11 giugno 1940, presero a scorrazzare per il deserto della Marmarica, lungo i 300 km di confine che andava dal mare fino all'Oasi di Giarabub, determinando in campo italiano notevole allarme, che si ripercuoteva, in senso negativo, soprattutto tra i soldati in linea e tra quelli delle guarnigioni arretrate, spesso attaccate e sopraffatte dai rapidi e sfuggenti mezzi blindati del nemico.

Per fronteggiare le azioni delle autoblindo che per altro, escludendo la loro mobilità, erano mezzi di caratteristiche alquanto modeste, essendo armate soltanto con mitragliatrici, il maresciallo d'Italia Pietro Badoglio, aveva ordinato di impiegare in massa l'aviazione da bombardamento della 5<sup>a</sup> Squadra Aerea, dislocata in Libia.

Ma tale dispendioso e anacronistico concetto operativo, che confermava la povertà d'idee della guerra di movimento dell'uomo che da Roma guidava le sorti delle Regie Forze Armate, fu apertamente osteggiato dal Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, generale Francesco Pericolo, e soprattutto dal maresciallo Balbo. Quest'ultimo, preoccupato dalle perdite e dal logorio dei mezzi aerei impiegati in vari compiti di attacco agli obiettivi del nemico, in particolare gli aeroporti dell'Egitto, e per compiti di ricognizione, rivolse un secco rimarco al Comando della 10<sup>a</sup> Armata, e al Comando dell'Aeronautica della Libia (5<sup>a</sup> Armata Aerea), scrivendo:<sup>5</sup>

*L'impiego dell'aviazione in questi ultimi giorni è completamente sbagliato. Non si mandano gli aerei ad attaccare le autoblindo, se non in gruppi superiori a 20. Le autoblindo isolate debbono essere cacciate dalle autocolonne dell'Esercito.*

*Muovere un rimarco al Comando Settore E [l'Aviazione in Cirenaica orientale], per aver aderito con troppa facilità alla richiesta dell'Armata.*

---

disastri tutta la Cirenaica, ebbero l'effetto degli elefanti di Pirro contro i Romani, nella battaglia di Eraclea, nel 280 a.c.

<sup>5</sup> Mario Montanari, *Le operazioni in Africa Settentrionale*, Volume I, *Sidi el Barrani*, Stato Maggiore Esercito Ufficio Storico, Roma, 1985, p. 67-68; Archivio Stato Maggiore Esercito Ufficio Storico, Diario Storico del Comando Supremo, giugno 1940, “Impiego dell'Aviazione”, lettera n. 01/505917/Op. del 28 giugno 1940.

*Ognuno faccia il suo mestiere, se si vuole che l'Aviazione al momento del bisogno, sia efficiente.*



**Italo Balbo ascolta da un tenente pilota i dettagli di una missione bellica in Libia nel giugno 1940.**



**Carta della Cirenaica e dell'Egitto occidentale. Da Wikipedia.**



## L'ultimo volo del maresciallo Balbo

Il 21 giugno 1940 durante un volo d'ispezione alle linee del fronte, il maresciallo Balbo avvistò un'autoblinda britannica a sud di Tobruk, che fu poi catturata da una colonna motorizzata dell'Esercito, intervenuta su esplicita richiesta del maresciallo. Il mezzo fu portato a Bardia, Tobruk e Derna, allo scopo di permettere ai comandi e alle truppe di rendersi conto che il mezzo, tanto temuto, era vulnerabile, e per sfatare la leggenda *“che nulla potesse fermare lo scorrazzare delle veloci autoblindo e camionette britanniche”*. Per raggiungere tale scopo, e per dimostrare con i fatti la sua opinione di un impiego dell'aviazione *“completamente sbagliato”*, poiché le autoblindo potevano essere combattute efficacemente soltanto con i reparti meccanizzati, Balbo studiò e predispose un'azione trappola che avrebbe dovuto dargli la possibilità di catturare parecchie autoblindo.



**Le autoblindo britanniche che tanta preoccupazione causavano nel maresciallo Balbo per i loro veloci movimenti e improvvisi attacchi in Cirenaica. Nell'immagine una sezione della 2ª Compagnia motorizzata è passata in rassegna nel deserto egiziano dal Comandante in Capo della RAF del Medio Oriente, maresciallo dell'aria Arthur Longmore.**

Il piano fu concepito con l'atterraggio di aerei nazionali nel campo avanzato di Sidi Azeis (a 100 km a est di Tobruk), per fare da richiamo alle autoblindo dislocate nella zona di Sollum, località costiera al confine tra l'Egitto e la Cirenaica. Un velivolo, mantenendosi in volo ad alta quota, doveva segnalare l'accorrere dei mezzi

ruotati britannici, e permettere l'intervento di aerei da caccia, che avrebbero attaccato le autoblindo, alla cui cattura avrebbe poi provveduto una colonna celere dell'Esercito uscita dalla Ridotta Capuzzo, al confine con l'Egitto ad ovest di Sollum.

Il Comandante dell'Aeronautica del Settore Est della 5<sup>a</sup> Squadra Aerea, generale di brigata Fernando Silvestri, ricevette dal maresciallo Balbo l'ordine di recarsi in volo a Sidi Azeis e prendere contatto con il reparto dell'Esercito più vicino a tale località, al cui comandante doveva essere fatto presente il valore della piccola operazione. Per lo stesso motivo il maresciallo decise di sostenere l'impresa con il proprio intervento personale, nell'intenzione di rialzare il morale delle truppe che, come detto, era alquanto impressionato e demoralizzato dalle scorrerie dei veloci autoblindo e dalla consapevolezza dell'inefficacia, contro di essi, dei propri mezzi difensivi. Per mantenere all'azione la dovuta segretezza Balbo la mascherò, facendo credere che l'unico scopo del proprio trasferimento a Sidi Azeis fosse quello d'ispezionare i reparti di truppe più avanzati della Cirenaica orientale, al confine egiziano.<sup>6</sup>



**Autoblindo britannica Morris CS.9 dell'11° Reggimento "Ussari" in una pausa dei pattugliamenti nell'estate 1940. Gli ufficiali si proteggono dal sole africano con un ombrellone.**

---

<sup>6</sup> Relazione del Capo Ufficio Storico dell'Aeronautica colonnello Vincenzo Lioy dell'11 aprile 1962, *Come venne abbattuto l'aereo di Balbo*.



**In un accampamento britannico nel deserto egiziano, una delle camionette che venivano frequentemente impiegate nelle scorrerie oltre in confine della Cirenaica.**



**Piloti italiani di un reparto da bombardamento in un aeroporto della Libia consultano la carta prima di decollare per una missione.**



Il suo piano era indubbiamente ben congeniato, ed ebbe inizio alle ore 16.50 del 28 giugno, con il decollo da Derna di due trimotori di linea "S.79" (con distintivi regolamentari) del 1° Gruppo Aviazione Coloniale (tenente colonnello Aristide Bagatta), uno pilotato dallo stesso maresciallo, mentre nell'altro, che era pilotato dal Comandante della 5ª Squadra Aerea, generale Felice Porro, si trovava anche il capo di stato maggiore di Balbo, generale Giuseppe Tellera.

A bordo dell'aereo di Balbo presero posto il maggiore pilota Ottavio Frailich, aiutante di volo del maresciallo, il maggiore Claudio Brunelli, i tenenti Cino Florio e Lino Balbo, rispettivamente cognato e nipote del maresciallo, il segretario federale e console della Milizia Enrico Caretti, il motorista capitano Gino Capannini, il marconista maresciallo Giuseppe Berti, il capitano Nello Quilici, famoso giornalista, direttore del Corriere Padano, e padre di Folco Quilici, anch'esso famoso giornalista. All'ultimo momento il generale Tallera, il maggiore Rosario Sorrentino, e il capitano fotografo Goldoni capo ufficio operazioni del Comando Superiore Africa Settentrionale, che avrebbero dovuto imbarcarsi sull'"S.79" di Balbo, furono trasferiti sull'aereo del generale Porro, dove si trovavano il generale di brigata Egisto Perino, dello Stato Maggiore Aeronautica, e il capitano pilota Alberto Leardi.<sup>7</sup>



**Con la divisa bianca, il generale Felice Porro, Comandante della 5ª Squadra Aerea. A destra il generale di brigata Fernando Silvestri, Comandante del Settore Est della 5ª Squadra Aerea.**

---

<sup>7</sup> Relazione del Capo Ufficio Storico dell'Aeronautica colonnello Vincenzo Lioy, dell'11 aprile 1962, *Come venne abbattuto l'aereo di Balbo*.

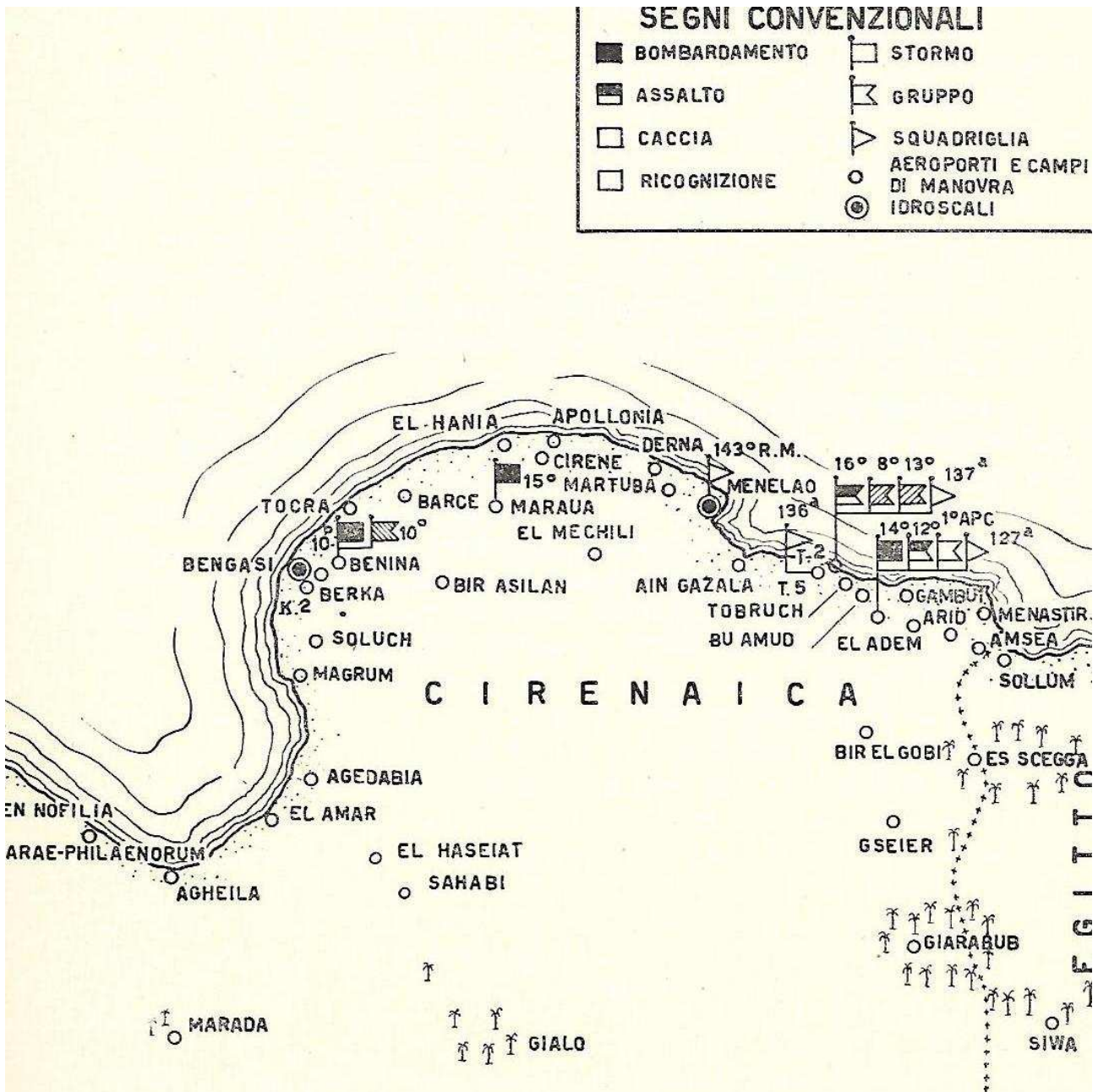




**A destra il generale Giuseppe Tellera, Capo di Stato Maggiore del maresciallo Balbo. A sinistra il capitano Nello Quilici direttore del Corriere Padano.**



**Il generale Giuseppe Tellera, passa in rassegna truppe libiche Meharisti.**



### Gli aeroporti italiani in Cirenaica nel giugno 1940.

L'aeroporto T.2, una striscia di sabbia entro il perimetro difensivo di Tobruk, in località Sidi Mahmud, ove erano dislocati i velivoli da caccia e d'assalto che avrebbero dovuto partecipare all'azione contro le autoblindo, alle 16.50 circa fu preavvisato della partenza da Derna dei due "S.79".<sup>8</sup> Essi volando in ala destra, con il velivolo di Balbo che precedeva quello di Porro, dopo aver percorso la rotta sul mare, dal Golfo di Bomba fino a circa 30 km da Tobruk, alle ore 17.00 sorvolarono Ain

<sup>8</sup> Nell'aeroporto T.2 di Tobruk si trovavano di base il 2° Stormo Caccia, con velivoli "Cr. 42" e "Cr. 32", il 10° Gruppo del 4° Stormo Caccia con velivoli "Cr. 42", e il 50° Gruppo Assalto con velivoli "Cr.42", "Ba.65" e "Ca.310", nonché alcuni velivoli da ricognizione Ro.37 dell'Aviazione del Regio Esercito.



Gazala a 700 metri di quota, leggermente spostati sulla verticale del posto di riconoscimento della difesa contraerea di Tobruk, alle dipendenze del Comando Marina della Piazza. Purtroppo, per motivi ignoti, Balbo trascurò di effettuare il prescritto giro a 300 metri sul posto d'avvistamento, manovra che gli era stata prescritta prima del decollo da Derna con avviso telefonico trasmesso dall'aeroporto T.2, prima di proseguire per la base avanzata di Sidi Azeis.



**Un velivolo da bombardamento Savoia Marchetti SM 79 della 279<sup>a</sup> Squadriglia in volo sulle coste libiche. Era questo il tipo di aereo su cui volava diretto a Tobruk il maresciallo Balbo.**

La mancata manovra di riconoscimento si ebbe proprio mentre l'aeroporto T.2 era in corso un bombardamento da parte di una formazione di nove velivoli "Bristol Blenheim I" del 55° Squadron della R.A.F. (maggiore R.A.T. Stowell), decollati da Fuka, e ciò generò un altro disservizio. Infatti, l'aviere telefonista che aveva ricevuto da Derna l'avviso della partenza dei due "S.79", nonostante avesse continuato a chiamare sotto il bombardamento britannico, che iniziato alle 17.10 proseguì per dieci minuti, non riuscì a mettersi in contatto con il centralino della difesa contraerea della Piazza. Per avvertirlo dell'avvicinamento di aerei amici.

Avendo scorto da lontano lo scoppio delle bombe sull'aeroporto, il generale Porro, che con il suo aereo seguiva quello di Balbo, si accostò all'"S.79" del maresciallo per fargli cenno di deviare la rotta più a sud, allo scopo di non sorvolare il campo di volo e trovarsi quindi tra le bombe britanniche e il tiro contraereo italiano. Porrò non riuscì a farsi notare da Balbo, la cui attenzione, assieme a quella del maggiore Frailich, era rivolta all'aeroporto bombardato.



**Formazione di bombardiere “Bristol Blenheim I” della RAF**



**Disegno pittorico di un Bombardiere “Bristol Blenheim” del 55° Squadron della RAF nel 1940 di base a Fuka, in Egitto.**

Finita l’incursione, che determinò la distruzione al suolo di un velivolo “Cr.42” della 90<sup>a</sup> Squadriglia del 10° Gruppo Caccia Terrestre, il danneggiamento di due caccia “Cr.32” e di cinque ricognitori “Ro.37”, tutti riparabili in squadriglia, e l’uccisione di nove uomini, tra cui un pilota del 10° Gruppo, il sergente Silvio Crociati deceduto in ospedale, e venti feriti, anche la contraerea smise di sparare, e



tutto sembrò ritornare normale.<sup>9</sup> Come detto, secondo il piano di volo programmato, i due “S.79” avrebbero dovuto proseguire per Sidi Azeis. Invece, probabilmente per accertare i danni causati dagli aerei nemici, Balbo iniziò la discesa per atterrare sull’aeroporto T.2, subito imitato da Porro. Quest’ultimo accostò, ala contro ala, il suo velivolo a quello del maresciallo, che però facendo una rapida conversione a nord continuò a planare più decisamente.



**Formazione di velivoli da caccia “Cr.42” del 4° Stormo Caccia. Il 10° Gruppo era di base nell’aeroporto T.2 di Tobruk.**

L’aereo di Porro venne così a trovarsi al di sopra di quello di Balbo, che volava a circa 300 metri dal suolo, ed entrambi furono improvvisamente investiti dal tiro delle batterie e delle mitragliere della difesa contraerea, tra i cui serventi, dopo l’attacco degli aerei britannici, si era venuto a creare uno stato d’animo d’intenso nervosismo e di disorientamento, come ebbe poi ad accertare una commissione d’inchiesta.<sup>10</sup>

Accadde, infatti, che all’avvicinarsi dei due “S.79”, intorno alle 17.40 del 28 giugno, un mitragliere di una postazione situata presso l’aeroporto T.2 sparasse con la propria arma quattro o cinque colpi. Accortosi dell’errore il mitragliere aveva immediatamente sospeso il fuoco. Ma intanto si era verificato allarme nei serventi della difesa. Convinti che si trattasse di aerei nemici che tornavano all’attacco, gli

<sup>9</sup> Giuseppe Santoro (all’epoca generale di squadra aerea e Sottocapo di Stato Maggiore della Regia Aeronautica), *L’Aeronautica Italiana nella Seconda Guerra Mondiale, Volume Primo*, Edizioni Esse, Milano – Roma, p. 340.

<sup>10</sup> Relazione del Capo Ufficio Storico dell’Aeronautica colonnello Vincenzo Lioy dell’11 aprile 1962, *Come venne abbattuto l’aereo di Balbo*.

artiglieri della piazzaforte della Difesa Territoriale (DICAT), che non avevano potuto fare in soli diciotto giorni di guerra una grande pratica per riconoscere a prima vista le differenze tra un “S.79” e un “Blenheim” (velivoli che in effetti ad un non esperto potevano facilmente confondersi a distanza ed in particolari condizioni di luce), aprirono il fuoco all’impazzata.<sup>11</sup> Proseguendolo, come ha scritto Folco Quilici, per circa 40 – 50 secondi, con mitragliere Breda da 20 mm e mitragliatrici Schwarzlose da 8 mm.<sup>12</sup>



**Velivolo d’assalto Ba.65, armato con cinque mitragliere, due da 12,7 e due da 7,7 sulle ali e una da 12,7 per l’osservatore, e in grado di trasportare 500 chili di bombe. Era particolarmente adatto ad attaccare le autoblindo britanniche che scorrazzavano nel deserto per aggredire le postazioni italiane al confine orientale della Cirenaica.**

In realtà, come risulta in un messaggio trasmesso in serata a Supermarina dal Comando Marina Tobruk, il tiro contraereo durò trenta secondi. Spararono i cannoni da 100 mm dell’incrociatore corazzato *San Giorgio* (6 colpi), le mitragliere da 37 mm delle postazioni “Tonno”, “Tortora” e Topo”, e le mitragliere da 13 mm del *San Giorgio* (90 colpi), di Porta Sollum e dei depositi di nafta.<sup>13</sup>

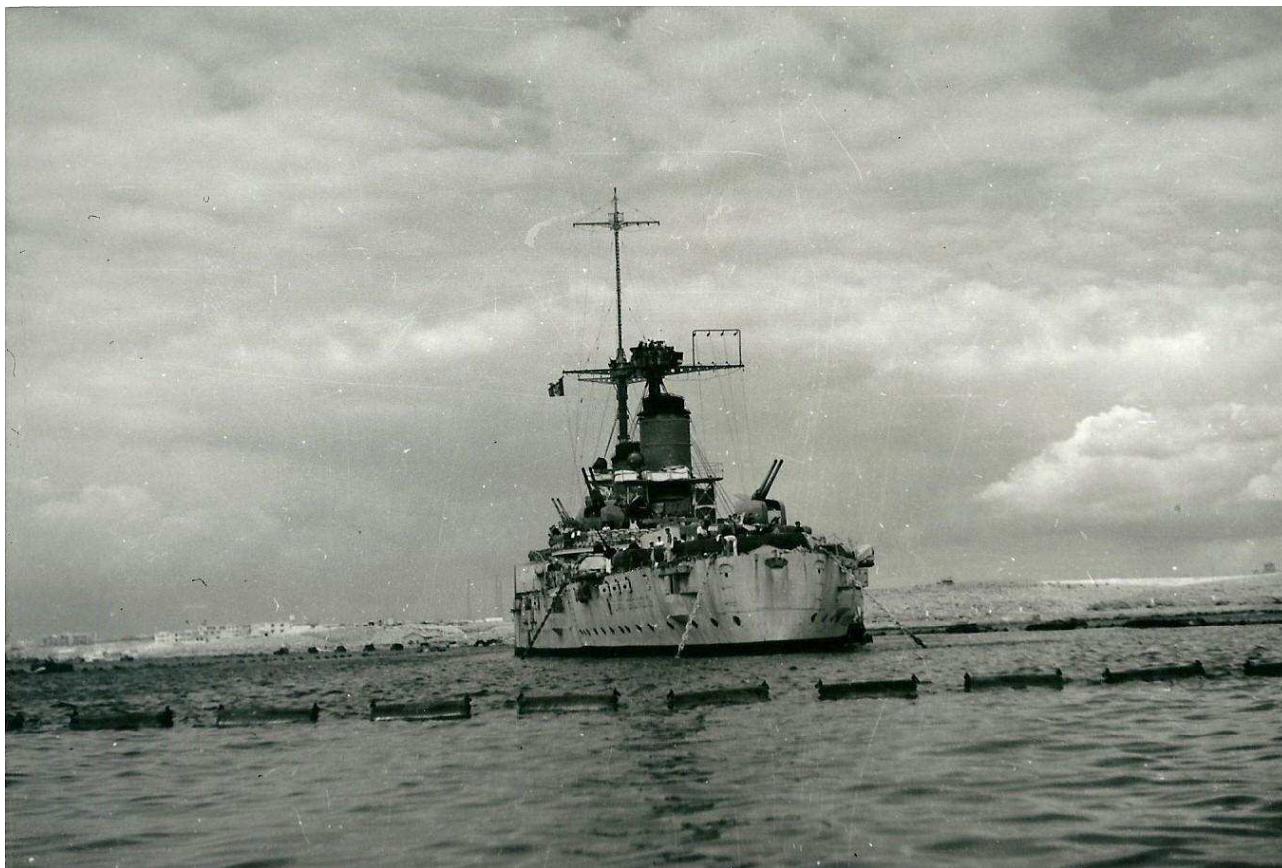
---

<sup>11</sup> *Ibidem.*

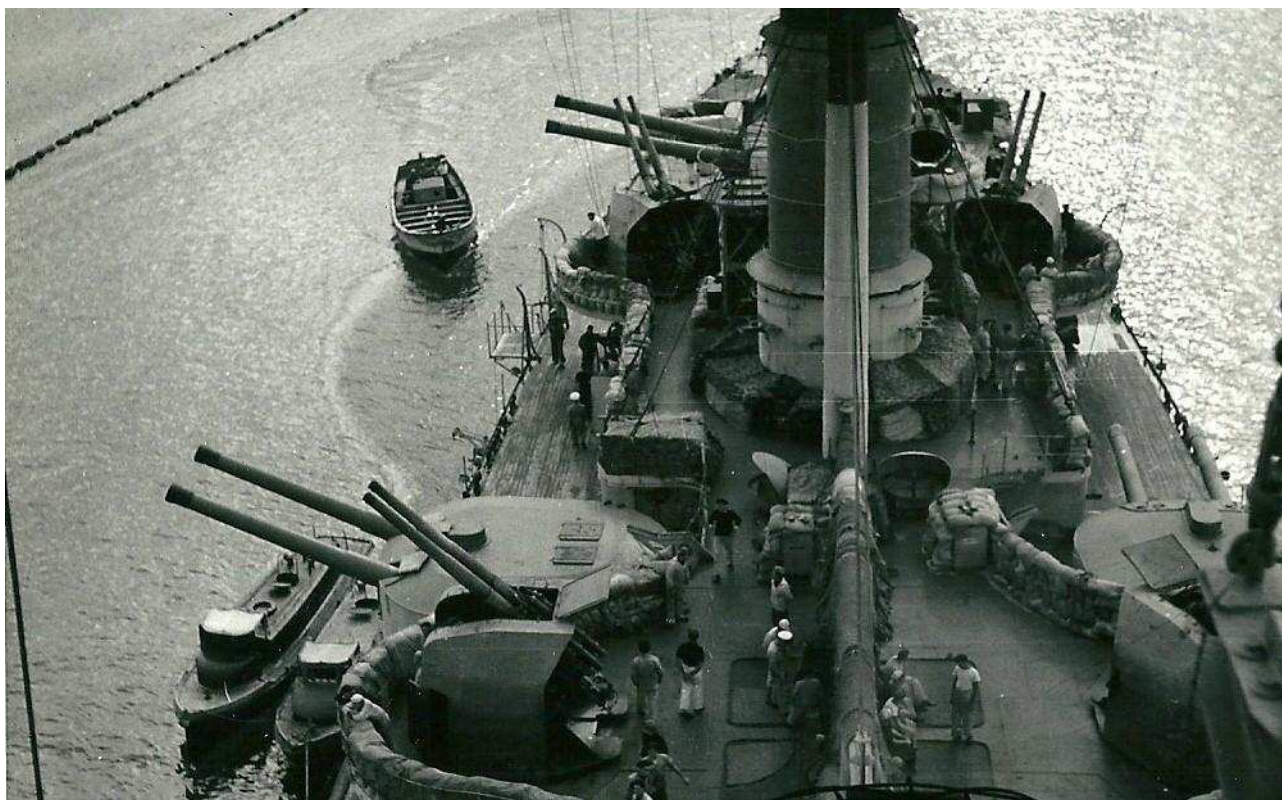
<sup>12</sup> Folco Quilici, *Tobruk 1940. Dubbi e verità sulla fine di Italo Balbo*, Mondadori, Milano, 206.

<sup>13</sup> Rapporto di Marina Tripoli n. 21345 del 29 giugno (vedi a p. 36).





**L'incrociatore corazzato San Giorgio all'ancora nella rada di Tobruk.**



**Parte delle artiglierie navali e contraeree dell'incrociatore corazzato *San Giorgio* alla fonda nel suo recinto retale nella rada di Tobruk nel 1940.**

L'S.79 del generale Porro, virando bruscamente a sinistra, picchiò subito in direzione dell'incrociatore *San Giorgio*, che si trovava all'ancora al centro della rada di Tobruk, per far credere di essere stato colpito, e quindi si diresse verso il mare aperto, sottraendosi al tiro delle artiglierie. Quando fu fuori dal raggio d'azione dell'artiglieria contraerea Porro si diresse nuovamente verso la costa per raggiungere l'aeroporto, nella convinzione che l'equivoco fosse stato chiarito. Avvicinandosi scorse un'enorme colonna di fumo nero, e si rese conto trattarsi del caratteristico dell'incendio di un velivolo con benzina a bordo.

Il velivolo di Balbo, trovandosi in piena manovra di atterraggio con il carrello abbassato e a quota compresa tra i 200 e i 250 metri, nel virare improvvisamente verso nord offrì al tiro delle armi della difesa contraerea il massimo bersaglio e, colpito a un serbatoio di benzina da pallottole incendiarie, da terra fu visto incendiarsi immediatamente, impennarsi bruscamente e rovesciandosi su un'ala precipitare al suolo in fiamme. Per i membri dell'equipaggio e i passeggeri non vi fu scampo, anche perché a bordo dell'"S.79" esplosero, "*in tragica sinfonia*", bombe a mano e cartucce che, assieme ad altre armi, dovevano servire all'operazione di Sidi Azeis.<sup>14</sup>

Nel frattempo, dopo aver visto l'incendio dell'aereo e ritenendo che si era verificato un grave equivoco, il generale Porro si era diretto con il suo S.79 verso l'aeroporto T.2 per atterrarvi, ma poiché l'incrociatore *San Giorgio* aveva ripreso a sparare, egli deviò di rotta dirigendo verso l'aeroporto di Ain Gazala. Non appena sceso dall'aereo Porro telefonò all'aeroporto T.2 e dal telefonista che rispose seppe che l' "S.79" del maresciallo Balbo era stato abbattuto.<sup>15</sup>

Secondo testimonianze raccolte dalla Commissione d'Inchiesta il velivolo di Balbo non fu colpito dal *San Giorgio*, i cui artiglieri (tra cui Enzo Malatesti lo zio

<sup>14</sup> Relazione del Capo Ufficio Storico dell'Aeronautica colonnello Vincenzo Lioy dell'11 aprile 1962, *Come venne abbattuto l'aereo di Balbo*.

<sup>15</sup> *Ibidem*. Secondo un'intervista rilasciata al giornalista Angelo del Boca, il 29 giugno 1940 il generale Tellera scrisse alla moglie: "*Sei già al corrente dell'orrenda sciagura che ci ha tolto il Maresciallo Balbo: Io ero in altro apparecchio al seguito e ho assistito a tutto! A me stamane è toccato il duro, amaro compito di informare la Signora, che è a Cirene con i bambini. Uno strazio da non dire. Avevamo avuto due giorni di ghibli violentissimo, che ci aveva impedito di volare. Il 28 il tempo si era fatto bello ed il Maresciallo decise di recarsi al pomeriggio a visitare certe truppe che avevano occupato quella mattina una nuova posizione. Partenza alle 17 dal campo d'aviazione qui vicino. Io dovevo andare sull'apparecchio del Maresciallo, come al solito; ma proprio nel momento in cui stavo per montare la scaletta del suo apparecchio, il Maresciallo mi disse di passare in quello del gen. Porro, perché lì c'era da sedere. E con me mandò il ten.col. Sorrentino. Così noi due abbiamo avuta salva la vita. [...] Quando ci siamo avvicinati a Tobruch si è visto che gli inglesi stavano bombardando il campo d'aviazione e noi abbiamo proseguito. Giunti al campo per atterrare (gli inglesi si erano allontanati) siamo stati investiti da raffiche di mitragliatrice della difesa contraerea, il nostro pilota si è buttato violentemente a sinistra e in basso verso il mare, e ci siamo salvati pure con qualche pallottola nell'apparecchio; l'aereo del Maresciallo è stato colpito nel serbatoio ed è precipitato in fiamme. Noi abbiamo atterrato in un altro campo, abbiamo atteso il Maresciallo; il dubbio è diventato certezza; siamo corsi a Tobruch e siamo giunti sull'imbrunire, quando l'apparecchio finiva di bruciare. Non ci pareva vero. Ho chiamato Gariboldi, perché assuma il comando interinale delle truppe della Libia ed è giunto stamane; ma ora un telegramma comunica che prenderà il Governo e il Comando Superiore il Maresciallo Graziani*".



della mia defunta moglie Rossana) furono ingiustamente accusati dell'abbattimento e della morte del maresciallo, ma l'"S.79" fu raggiunto nei serbatoi dell'ala sinistra dai proiettili di una mitragliera binata da 37 mm collocata in posizione frontale, nella postazione "Tortora", che sparò soltanto quattro colpi.<sup>16</sup>

Inoltre, risultò dall'inchiesta *"che al preavviso dell'azione era seguito l'avviso telefonico del Comando dell'Aeroporto di Derna al campo T.2"*, il cui telefonista *"malgrado il bombardamento, era rimasto al suo posto ed aveva ripetutamente chiamato il centralino della difesa contraerea della Piazza"* di Tobruk, *"per trasmettere la notizia della partenza dei due velivoli italiani. Non riuscì però a comunicare con la difesa della Piazza"*.<sup>17</sup>



**Una mitragliera binata Breda da 13,2 mm in posizione difensiva a Tobruk.**

<sup>16</sup> Messaggio n. 21345 di Marilibia Tobruk trasmesso per radio il 29 giugno 1940 a Supermarina.

<sup>17</sup> Relazione del Capo Ufficio Storico dell'Aeronautica colonnello Vincenzo Lioy dell'11 aprile 1962, *Come venne abbattuto l'aereo di Balbo*.



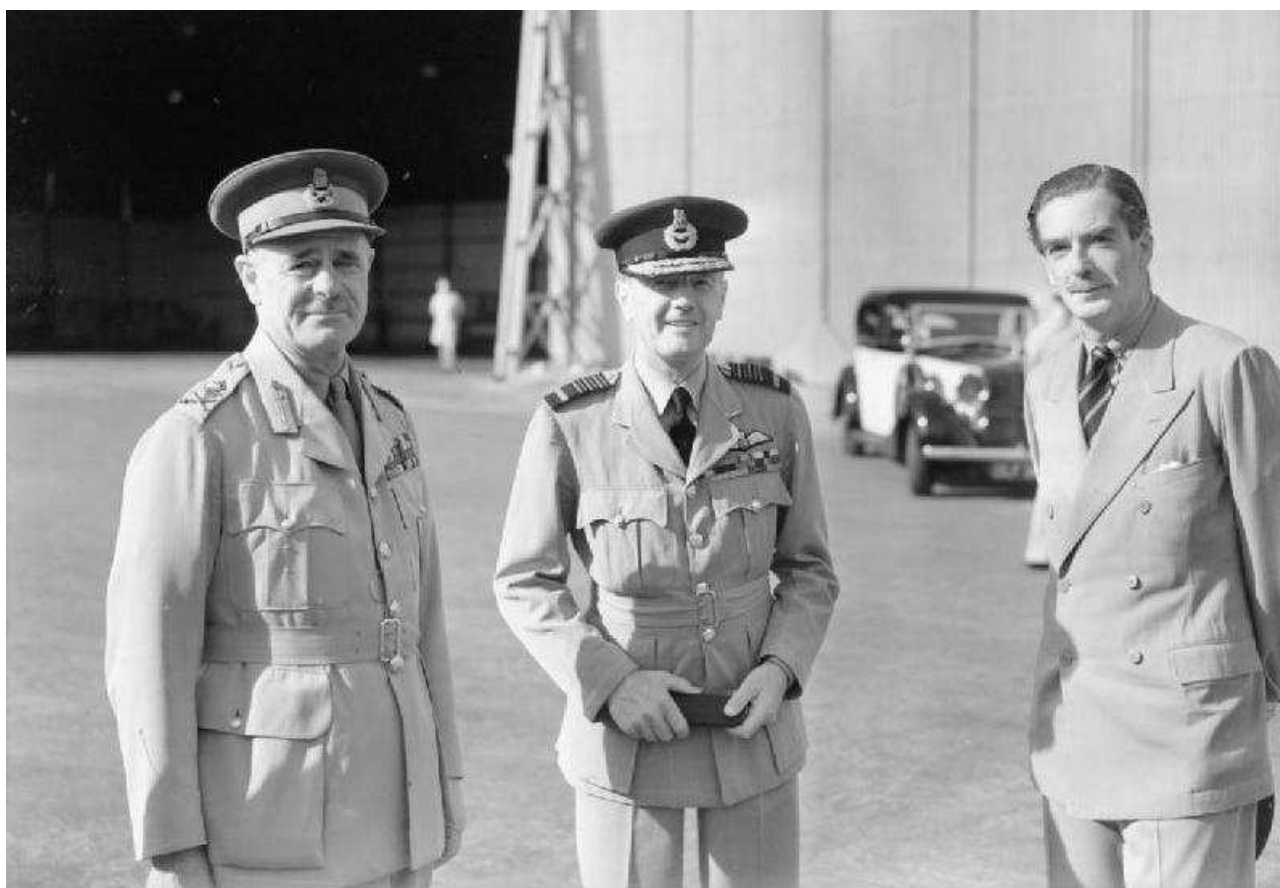
**I resti bruciati dell'S.79 di Italo Balbo.**

All'indomani dell'incidente, 29 giugno 1940, sul bollettino delle Forze Armate apparve il seguente comunicato:

*Il giorno 28, volando sul cielo di Tobruk, durante un'azione di bombardamento nemica, l'apparecchio pilotato da Italo Balbo è precipitato in fiamme. Italo Balbo e i componenti dell'equipaggio sono periti. Le bandiere delle Forze Armate d'Italia s'inclinano in segno di omaggio e di alto onore alla memoria di Italo Balbo, volontario alpino della guerra mondiale, Quadrumviro della Rivoluzione, trasvolatore dell'Oceano, Maresciallo dell'Aria, caduto al posto di combattimento.*

Lo stesso giorno 29 giugno, un aereo britannico “Blenheim” paracadutò sull'aeroporto italiano di El Adem (Tobruk) un biglietto di cordoglio, contenuto in una scatola di latta legata da nastri tricolori, firmato del Comandante in Capo della Royal Air Force (RAF) del Medio Oriente, maresciallo dell'aria Arthur Longmore:<sup>18</sup>

*Le forze britanniche esprimono il loro sincero compianto per la morte del Maresciallo dell'Aria Italo Balbo, un grande condottiero e un valoroso aviatore che conoscevo personalmente e che il fato pose in campo avversario... Air Officer-Commander-in-Chief British Royal Air Force... Sir Arthur Longmore.*



**Da sinistra, il generale Archibald Wavell, Comandante in Capo del Medio Oriente, il maresciallo dell'aria Arthur Longmore, Comandante della RAF del Medio Oriente, e il ministro degli esteri britannico Anthony Eden. L'immagine è dell'ottobre 1940 in Palestina.**

---

<sup>18</sup> Archivio Ufficio Stato Maggiore Esercito Ufficio Storico, *Campagna dell'Africa Settentrionale 1940-43*.

Il generale Porro, Comandante della 5<sup>a</sup> Squadra Aerea, il giorno successivo, 30 giugno, fece lanciare da un aereo in una base egiziana della RAF un messaggio di ringraziamento.

Sulla morte di Balbo scrisse nel dopoguerra, nella sua opera memorialistica, il generale Pricolo:<sup>19</sup>

*Il fatto assurdo in se stesso e la scomparsa di un comandante di così alto prestigio, conosciuto e ammirato come pilota e come capo in tutto il mondo, produssero un senso di sgomento, di sconforto e di angoscia in tutta la Regia Aeronautica.*

*Diressi immediatamente a tutti i reparti un accorato e commosso ordine in omaggio all'eroico Maresciallo dell'Aria.*

Come ha scritto in un suo libro autobiografico il generale Pricolo, dopo che il maresciallo del Reich Hermann Göring gli aveva telefonato per avere come ricordo un relitto dell'aereo di Balbo, aderì alla richiesta con l'invio *“del volante contorto e bruciato del posto di pilotaggio”* dell'S.79; e aggiunse: *“Nessun capo militare italiano ha avuto tante testimonianze di stima”*.<sup>20</sup>



**Il maresciallo Göring all'arrivo a Tripoli il 9 aprile 1939 accolto dal maresciallo Balbo.**

<sup>19</sup> Francesco Pricolo, *La Regia Aeronautica nella Seconda Guerra Mondiale*, Milano, Longanesi, p. 211-2012.

<sup>20</sup> *Ibidem*, p. 2012.





**Altra immagine di Göring che, accompagnato da Balbo, passa in rassegna un plotone di avieri, durante la visita ad un aeroporto.**

Nei giorni tra il 29 giugno e il 4 luglio 1940 fu dichiarato in Libia il lutto nazionale. Il 30 luglio la salma di Balbo e degli uomini che erano caduti con lui furono trasportate con autocarri a Bengasi, dove il 1° luglio si svolse una cerimonia funebre. Le salme furono poi trasferite in volo a Tripoli dove il 4 luglio, dopo una cerimonia nella chiesa di San Francesco e il funerale che percorse le strade cittadine, furono sepolte nel locale cimitero. La rimasero fino al 1970 quando, in seguito all'ondata di nazionalismo del colonnello Gheddafi, e la minaccia che le tombe italiane nei cimiteri fossero profanate e distrutte, la famiglia di Balbo ne trasferì la salma ad Orbetello, dove poi furono tumulati anche gli uomini che erano deceduti con lui, ad eccezione di Nello Quilici.



**I solenne trasporto da Tobruk a Bengasi delle salme di Italo Balbo e dei suoi otto compagni caduti: Ottavio Fraili, Gino Capannini, Giuseppe Berti, Enrico Caretti, Claudio Brunelli, Nello Quillici, Lino Balbo, Gino Florio.**



**Gli italiani salutano le salme di Balbo e dei suoi sfortunati compagni, trasportata da autocarri da Tobruk a Bengasi, per poi trasferite in volo a Tripoli, dove furono sepolte.**



**L'autocolonna con le salme percorre da Tobruk a Bengasi la litoranea via Balbia.**





**La cerimonia funebre nella chiesa San Francesco di Tripoli.**



**Dopo la cerimonia le bare sono nuovamente caricate sugli automezzi militari.**



**La salma di Balbo sull'affusto di cannone, con la bandiera italiana con stemma sabaudo. Le altre salme sono sugli autocarri allineati nella piazza. Tutte le foto del trasporto delle Salme e della cerimonia funebre sono dell'Archivio Centrale dello Stato di Roma, e sono state postate in Internet da Cornerlio Galas.**

E' stato unanimemente riconosciuto che la morte di Italo Balbo causò un danno notevole in un momento delicato, in cui era necessario togliere l'iniziativa ai britannici e sviluppare l'offensiva in Egitto, verso il Canale di Suez.<sup>21</sup> Avanzata considerata da Mussolini, dopo la resa della Francia, e appoggiata senza riserve dal Comando Supremo delle Forze Armate italiane, perché avrebbe permesso il duplice obiettivo di cacciare la flotta inglese dal Mediterraneo orientale e di collegarsi con le forze combattenti in Africa Orientale Italiana. Ma per condurre a termine vittoriosamente tale progetto occorreva poter disporre di un uomo dalle indubbie capacità. La scelta cadde sul Capo di Stato Maggiore dell'Esercito, maresciallo Rodolfo Graziani, personaggio che godeva di una grande fama per l'apporto dato alla riconquista della Libia alla fine degli anni '20, e per l'avanzata dalla Somalia su Neghelli, durante la guerra d'Etiopia, nel 1935-1936.

---

<sup>21</sup> Ha scritto il generale Mario Montanari a pag. 70 della sua citata opera *Le operazioni in Africa Settentrionale*: "Non è detto che le cose sarebbero cambiate molto se non si fosse verificato il mortale incidente, tuttavia si può presumere che la personalità di Balbo avrebbe pesato maggiormente sulle decisioni e sui provvedimenti da prendere in Africa settentrionale".

Purtroppo, dopo l'attentato con bombe a mano subito il 19 febbraio 1937 ad Adis Abeba in cui Graziani rimase gravemente ferito, il maresciallo, allora Viceré d'Etiopia, aveva perso il mordente. Ragon per cui nel settembre 1940, nell'avanzare in Egitto fino a Sidi el Barrani, secondo quanto gli era stato ordinato da Mussolini e da Badoglio, il maresciallo Graziani agì con molta prudenza e con alquante lacune tattiche, facendo pertanto rimpiangere il suo predecessore che era stato l'unico, fra i tanti personaggi del regime fascista, ad avere il coraggio di contrastare apertamente le decisioni del Duce.



**Il maresciallo d'Italia Rodolfo Graziani, Capo di Stato Maggiore dell'Esercito, che fu inviato in Libia per sostituire, come Governatore e nel comando delle operazioni in Nord Africa, il deceduto maresciallo Balbo.**





**2 agosto 1940. Carri leggeri britannici Mark VI in movimento alla frontiera orientale della Cirenaica.**

Sulla morte di Balbo per “*fuoco amico*” furono fatte varie ipotesi, tra cui quella, ancora oggi dura a morire, che fosse stato volontariamente eliminato con complotto ordito da taluni avversari, con alla testa il Ministro degli Esteri Galeazzo Ciano e forse lo stesso Mussolini, ormai insofferente nei riguardi di colui che era da molti considerato il suo probabile successore alla guida della Nazione. S’insinuò, infatti, il sospetto, dopo dichiarazioni della moglie di Balbo Emanuela Florio, che fosse stato dato l’ordine alla contraerea di Tobruk di abbattere l’aereo del maresciallo, oppure, in modo fantasioso, che una candela d’accensione fosse stata imbevuta di benzina e collegata col serbatoio così da esplodere in volo qualche tempo dopo il decollo. Tutto ciò è puramente frutto di fantasia e di maldicenze, alimentate nel dopoguerra per meschini motivi politici, dal momento che tutti gli storici più seri ed informati si sono ben guardati da appoggiare simili dicerie, soprattutto degli antifascisti, sempre pronti ad accusare Mussolini di responsabilità e nefandezze maggiori di quelle che il Duce, osannato dalla Nazione, indubbiamente aveva.<sup>22</sup>

---

<sup>22</sup> La vedova di Balbo, Emanuela Florio, che viveva a Ferrara, sostenne che la morte del marito fosse dovuta a un ordine giunto da Roma. L’insistenza delle sue accuse portò il prefetto di Ferrara, Temistocle Testa, a sollecitare per iscritto l’intervento del capo della polizia Arturo Bocchini nei confronti della Signora, sostenendo che essa stava rilasciando “*dichiarazioni compromettenti*”, arrivando a dire, evidentemente di Mussolini: “*Lui mi manderà al confino, ma io*



**Carri italiani M.13 catturati in Cirenaica. Erano superiori ai carri leggeri britannici presenti in Egitto, ma poi nel dicembre 1940, durante l'Operazione "Compass" iniziata a Sidi el Barrani, furono surclassati dai nuovi carri pesanti britannici Matilda, riportando perdite elevate, molte con la cattura dei mezzi stessi, in ottime condizioni di continuare a operare. Ciò permise ai britannici di equipaggiare un reparto di carristi nella 6ª Divisione australiana. Segno distintivo il Canguro.**

---

*dico tutto. Italo non voleva la guerra, si era sempre opposto. Diceva che non eravamo preparati".* L'ipotesi di un delitto politico mascherato da incidente fu considerata nel dopoguerra una "stupidaggine" essendo stato definitivamente appurato che Balbo fu abbattuto dalla contraerea italiana di Tobruk per un fatale errore di valutazione, mentre erano totalmente prive di fondamento tutte le altre ipotesi. La "teoria del complotto" aveva trovato credito anche per la presenza, a bordo dell'aereo, di Nello Quilici, direttore del Corriere Padano, giornale che più volte, fu scritto, aveva sfidato la censura del governo fascista. Tuttavia lo stesso figlio del giornalista, Folco Quilici, ritenne, per molti elementi, l'ipotesi non sostenibile, descritta nel suo libro Tobruk 1940, pubblicato nel 2006. Da parte nostra osserviamo, come prova definitiva, che un eventuale attentato al maresciallo Balbo, per "fuoco amico", non sarebbe stato possibile a Tobruk, perché nel pianificare il volo si sapeva che il suo aereo aveva un ben altro programma di destinazione, ossia di andare ad atterrare a 100 miglia più ad ovest di quella piazzaforte, a Sidi Azeis. L'aereo di Balbo si avvicinò a Tobruk per osservare gli incendi avvistati nell'aeroporto T.2, sotto attacco aereo, e questa deviazione di rotta, con manovra di atterraggio, gli fu fatale.

Comunque l'episodio di Tobruk scavò un solco profondo tra gli ambienti dell'Aeronautica, che avevano perduto il loro uomo più prestigioso e carismatico, e gli ambienti della Marina che, pur tra tante giustificazioni, ne avevano determinato la morte con la loro contraerea. Il Comandante della 5<sup>a</sup> Squadra Aerea, non dimenticando di essere sfuggito per poco alla tragica fine di Balbo, non perdonò ai marinai di Tobruk quel fatale errore. Il generale Porro protestò più volte, mediante lettere spedite al Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica, sostenendo presso il generale Pericolo che i difensori della piazzaforte avevano il grilletto facile e una certa miopia nel riconoscere gli aerei nemici.



**Carro britannico Matilda in movimento nel deserto della Cirenaica. Carro poderoso di 26 tonnellate, con spessa corazza, però scarsamente veloce.**

E tale situazione, determinata dai frequentissimi attacchi della R.A.F. contro gli obiettivi di Tobruk, sembrò dar ragione alle lamentele di Porro, dal momento che la notte sul 17 novembre 1940 le batterie contraeree della Regia Marina fecero precipitare un altro velivolo nazionale: un "S.79" della 13<sup>a</sup> Squadriglia del 9° Stormo Bombardieri, pilotato dal sottotenente Angelo Carabini, che decedette con i cinque uomini del suo equipaggio.





**Un Savoia Marchetti S.79 della 13<sup>a</sup> Squadriglia del 26° gruppo del 9° stormo Bombardamento Terrestre. Uno dei velivoli di questa Squadriglia fu abbattuto per errore di riconoscimento a Tobruk dalle artiglierie della Regia Marina, la notte del 17 novembre 1940.**

## **Conclusioni**

Il generale di brigata aerea Egisto Perino, che a bordo dell' "S.79" del generale Porro aveva assistito all'abbattimento dell'aereo di Italo Balbo, fu subito dopo incaricato dal generale Pricolo di stendere un'ampia e circostanziata relazione sull'incidente. Tale relazione fu scritta a Roma il 1° luglio dello stesso anno, presso lo Stato Maggiore dell'Aeronautica, ma è stato detto che rimase segreta per volere di Mussolini. Fu ritrovata dopo la guerra tra le carte segrete del Duce, e fu pubblicata nel 1977, ricca di dettagli, dal giornalista Arrigo Petacco.

Tra l'altro il racconto del generale Perino contiene elementi praticamente simili a quelli descritti dal generale Porro:

*“Quasi sulla verticale dell'aeroporto, fummo investiti da una centralissima salva di artiglieria - sparavano le batterie costiere e quelle di una R. Nave della baia di Tobruk - e da proiettili traccianti da mitragliera da 20 mm. Istintivamente gli apparecchi, disunendosi dalla formazione, scapparono in direzione opposta: noi verso il mare, l'apparecchio di Balbo, alla nostra destra, verso terra. Intanto, il tiro già aggiustato delle batterie continuava. Vedemmo l'aereo del Maresciallo scivolare*

*repentinamente su un'ala e quindi precipitare verso il suolo dove, dopo l'urto, si incendiava. Anche il nostro velivolo era stato in varie parti colpito da schegge e da proiettili di mitragliatrice. Consigliammo perciò al generale Porro di dirigersi per l'atterraggio verso il più prossimo aeroporto onde toglierci da una posizione sempre più pericolosa. Poco dopo atterrammo nel campo di El Gazala da dove subito, in automobile raggiungemmo Tobruk"*



**A sinistra, il generale di squadra aerea Francesco Pricolo, Sottosegretario e Capo di Stato Maggiore della Regia Aeronautica. A destra il generale di brigata aerea Egisto Perino, dello Stato Maggiore Aeronautica, che nell'incidente di Balbo si trovava sull'aereo del generale Porro, e che fu incaricato dal generale Pricolo di compilare sull'episodio un'approfondita relazione .**

I documenti che ho consultato sulla morte di Italo Balbo sono molteplici, e quasi tutti custoditi nell'Archivio dell'Ufficio Storico dell'Aeronautica. Segnalo, tra i tanti, il Diario Storico della 5<sup>a</sup> Squadra Aerea. Particolarmente utile è stata poi una relazione compilata nel dopoguerra dal Capo dell'Ufficio Storico dell'Aeronautica, colonnello Vincenzo Lioy. Questi, dopo aver interpellato il generale di brigata Fernando Silvestri, che come sappiamo nel 1940 aveva il Comando del Settore Est (Tobruk) della 5<sup>a</sup> Squadra, aveva passato la sua relazione, a richiesta, all'allora

Ministro della Difesa Rodolfo Pacciardi, “*a sua volta interessato della questione da un suo amico americano*”.<sup>23</sup>

Per un maggiore approfondimento sull'episodio riporto, di seguito, la relazione sull'incidente trasmessa dal Comando Marina Tobruk a Supermarina, la sera del 29 giugno 1940, via radio in cifra in quattro parti e con precedenza assoluta sulle precedenze assolute (PAPA), dal Comandante della Marina in Libia (Marilibia – Tripoli) ammiraglio di divisione Bruno Brivonesi:

### *A SUPERMARINA – ROMA*

#### *MARILIBIA TRIPOLI – 21345*

*1°) Ritornato Tobruk per eseguire inchiesta preliminare circa abbattimento velivolo nazionale avvenuto ieri alt Ore 1732 due velivoli nazionali sono giunti sul cielo della piazza durante un attacco aereo (ricordo che in quei giorni di giugno vi erano ancora, prima del tramonto, almeno tre ore di piena luce) quando il fuoco delle batterie era cessato da pochi minuti per allontanamento velivoli nemici ma il cessato allarme aereo non era stato ancora dato alt Non era giunto nessun avviso alle autorità di Marina dell'arrivo dei due velivoli nazionali che non hanno seguito le norme prescritte per riconoscimento alt*

*2°) Nonostante questo il Comandante della D.I.C.A.T. constataba personalmente che i due aerei erano nazionali et dava subito ordine a tutte le batterie di non rispondere al fuoco alt Mentre veniva dato questo ordine le mitragliere del Campo di Aviazione hanno iniziato il tiro alt Questi colpi perfettamente uditi anche da Tobruk hanno avuto lo effetto di far riaprire il fuoco mentre si stava trasmettendo.*

*3°) Dalla D.I.C.A.T. l'ordine di non sparare alt Nave SAN GIORGIO sparato una salva sei colpi da 100 et 90 colpi con tre mitragliere da 13; batteria Tonno 12 colpi mitragliera da 37; batteria Tortora 4 colpi da 37; batteria Topo 12 colpi mitragliera da 37; mitragliere da 13 di Porta Sollum 10 colpi; mitragliera da 13 dei depositi nafta 60 colpi alt - 223029*

*4°) Tutte mitragliere sono binate alt Azione di fuoco est durata non più di 30 m.s. alt Il primo dei due velivoli è precipitato in fiamme alt Inchiesta formale è affidata al Generale Pitassi Comandante piazzaforte alt.*

---

<sup>23</sup> Sulla scorta di questa relazione del colonnello Lioy, fino a allora inedita, il 22 giugno 1987 pubblicai in “Il Giornale d'Italia” l'articolo *Il tragico incidente che causò la morte di Italo Balbo*. Ho poi postato il medesimo articolo, con alcune variazioni, nel sito Internet *Pagine di Difesa*, dove ho avuto nel forum uno scambio di opinioni, in particolare sull'importanza di dare fiducia ad alcuni testi che contenevano racconti inesatti e superficiali, e pertanto contrari alle tesi esposte nelle relazioni ufficiali, da me citate.





**Il monumento dei caduti nel cimitero di Orbetello**

Questo Saggio è postato nel 78° Anniversario della Marte del Maresciallo dell'Aria Italo Balbo, per le sue imprese aeronautiche d'indiscusso prestigio per l'Italia da considerare, nonostante il passato politico da non tutti condiviso, uno dei più grandi e stimati italiani del XX Secolo, orgoglio dell'Aeronautica.

Mattesini Francesco

Roma, 28 Giugno 2018.

